Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1769

Vragen van het lid **Omtzigt** (CDA) aan de Minister van Veiligheid en Justitie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)* (ingezonden 3 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) mede ondertekend door de Minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 31 maart 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1719

Vraag 1
Wie is er in Nederland aangesloten op het Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)?

Antwoord 1
Het *Aeronautical Fixed Telecommunication Network* (verder in deze beantwoording: netwerk) vindt zijn oorsprong in de regelgeving van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO (annex 10, volume II en III). ICAO beschrijft het netwerk als een wereldwijd luchtvaartnetwerk waarover korte digitale berichten worden verstuurd. Op het netwerk zijn alle relevante partijen aangesloten die een vliegtuig begeleiden in alle fasen van de vlucht, zoals luchtverkeersorganisaties, luchthavens en meteoproviders. Berichten die over het netwerk worden gestuurd zijn bijvoorbeeld *notice to airmen* (NOTAMs), vliegplannen en meteogerelateerde berichten.
Om berichten te ontvangen dient een partij via een toegangspoort aangesloten te zijn op het netwerk. De volgende Nederlandse partijen hebben via de Nederlandse toegangspoort aansluiting op het netwerk: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), douane, KLM *Operations Control Center* (OCC), de Koninklijke Marechaussee, Politie Luchtvaartdienst, *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*(SITA)[1], Eindhoven Havendienst, Groningen Tower, Lelystad Tower, Maastricht Tower, Rotterdam Tower, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en het *Air Operations Control* Station te Nieuw Milligen.
De meeste luchtvaartpartijen zien het netwerk als een verouderd systeem. Toen faxen werden geïntroduceerd, werd daarvan steeds vaker gebruik gemaakt. Nu wordt veelal via internet gecommuniceerd.

[1] SITA is een bedrijf dat voorziet in infrastructuur en communicatie services voor luchtvaartmaatschappijen.

ah-tk-20142015-1769
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 2
Kunt u aangeven of de International Civil Aviation Organization (ICAO) berichten verstuurt via AFTN en daarmee één van de zogenaamde publicerende organisaties is op AFTN?

Antwoord 2
ICAO is niet aangesloten op dit operationele netwerk en verstuurt derhalve geen berichten via het netwerk.

Vraag 3
Wie heeft er in Nederland een abonnement op deze berichten en staat dus op de lijst van geadresseerden van berichten van ICAO? Kunt u specifiek aangeven of de volgende organisaties berichten ontvangen en welke categorie informatie zij ontvangen: de Minister van Veiligheid en Justitie en/of het Ministerie van Veiligheid en Justitie, de Minister van Buitenlandse Zaken en/of het Ministerie van Buitenlandse Zaken, de Minister en/of Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en/of het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Luchtverkeersleiding Nederland (LVLN), KLM, de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid en de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV)? Kunt u voorts aangeven of genoemde partijen berichten van ICAO ontvangen via andere systemen dan AFTN?

Antwoord 3
In Nederland hebben de partijen die in het antwoord op vraag 1 genoemd staan toegang tot het netwerk en deze partijen kunnen dus berichten ontvangen.
Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven, is ICAO niet aangesloten op het netwerk en verspreidt zij daarom ook geen berichten over het netwerk. ICAO verstuurt berichten op verschillende manieren. Allereerst verstuurt ICAO berichten aan de verdragsstaten via de zogenaamde *ICAO State Letters*. Voor Nederland is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geregistreerd als centraal aanspreekpunt voor deze State letters. IenM zorgt voor de verdere verspreiding van deze State Letters naar publieke of private partijen voor wie de gedeelde informatie van belang kan zijn. Als een State Letter bijvoorbeeld betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart, stuurt IenM de State Letter aan de NCTV.
Daarnaast stelt ICAO correspondentie en publicaties (zoals «*Electronic Bulletins*», «*Circulars*», «*Documents*» en «*Guidance Material*») deels beschikbaar via een beveiligde webportal die alleen toegankelijk is voor overheidspartijen en internationale organisaties, en deels via haar openbare website. Dit is afhankelijk van de toegekende rubricering inzake vertrouwelijkheid door ICAO.

Vraag 4
Kunt u aangeven wie de berichten (Special Alert Messages, SAM-berichten) kreeg en wie van de geadresseerden tot welk veiligheidsniveau deze berichten ontving?

Antwoord 4
In uw vraag noemt u *Special Alert Messages*(SAM-berichten). Deze specifieke term wordt zover bekend niet in het actuele berichtenverkeer in de luchtvaart gehanteerd.
De huidige ICAO regelgeving kent acht typen berichten die over het netwerk worden gestuurd (Annex 10, volume II, artikel 4.4.1.1). Deze acht typen berichten worden onderverdeeld in drie prioriteitscategorieën (artikel 4.4.1.2). De term SAM (of een vergelijkbare term) komt niet terug in de typen berichten, noch in de prioriteitscategorieën.
Eurocontrol hanteert de zogenoemde *Safety Alerts*waarmee luchtvaartpartijen worden geïnformeerd over veiligheidsaspecten. Daarin onderscheidt Eurocontrol drie typen:
1. veiligheidswaarschuwingsbericht als er een probleem is met directe impact op de veiligheid;
2. herinnering van een veiligheidssignaal als er een probleem is dat opnieuw aandacht behoeft;
3. bericht dat verzoekt om ondersteuning als een oplossing moet worden gevonden voor een probleem.

Safety Alerts worden afgegeven als Eurocontrol daartoe aanleiding ziet op grond van informatie van hun bekende organisaties (luchtverkeersorganisaties, de FAA of industriepartijen als Boeing en Airbus)

Vraag 5
Kunt u aangeven tot welke acties dit geleid heeft met veilige vluchtuitvoering?

Antwoord 5
Zoals in het antwoord op vraag 4 is aangegeven, is het de Nederlandse overheid niet bekend dat dergelijke berichten zijn uitgegeven.

Vraag 6
Kunt u een overzicht geven van de berichten die ICAO tussen januari 2014 en 17 juli 2014 over de veiligheid in Oost-Oekraine verstuurd heeft via AFTN of op andere wijze, bijvoorbeeld via copperchase? Kunt u per bericht aangeven wat er in stond en aan wie het bericht in Nederland verstuurd is?

Antwoord 6
Zoals ik in mijn antwoord op vraag 3 aan heb gegeven, stuurt ICAO geen berichten over het netwerk. ICAO heeft in deze periode ook geen andere berichten verstuurd over de veiligheid in Oost-Oekraïne.
Ter volledigheid wordt gewezen op de State letter waarin ICAO de situatie onder de aandacht brengt dat twee organisaties de luchtverkeersdienstverlening claimen in de Simferopol FIR (ICAO Paris State Letters 14–0243, 2 april 2014). Dit betreft een ander deel van het Oekraïense luchtruim dan waar de ramp met vlucht MH17 heeft plaatsgevonden.

Vraag 7, 8 en 9
Tot welke acties hebben de berichten over Oost-Oekraine geleid?
Wat is het hoogste waarschuwingsniveau dat afgegeven is over Oost-Oekraine in de periode 1 januari 2014 tot en met 17 juli 2014? Wanneer is dat afgegeven?
Heeft de OVV voor 17 juli 2014 berichten ontvangen van de ICAO over de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraine? Zo ja, welke en wanneer?

Antwoord 7, 8 en 9
Zoals in het antwoord op vraag 6 is aangegeven, zijn in de periode tot 17 juli 2014 geen berichten over Oost- Oekraïne uitgegeven door ICAO.

Vraag 10 en 11
Zijn er voor 17 juli 2014 SAM-berichten van niveau 3 of 4 afgegeven over Oost-Oekraine? Zo ja, wanneer, wie heeft ze gehad en wie heeft daarop actie ondernomen?
Als er voor 17 juli 2014 SAM-berichten van niveau 3 of 4 zijn afgegeven, welke gevolgen heeft dat gehad voor de informatieverstrekking naar diensten zoals LVNL en de betrokken airlines voor de vluchten tussen Amsterdam en Kuala Lumpur en alle andere vluchten die regulier over Oost-Oekraine vlogen?

Antwoord 10 en 11
Zoals mijn antwoord op vraag 4 aan geeft, is de Nederlandse overheid niet bekend dat dergelijke berichten over Oost-Oekraïne zijn uitgegeven.

Vraag 12
Als de OVV zulke berichten ontvangen heeft, is zij dan de geschikte organisatie om het onderzoek te doen naar de besluitvorming rondom het bepalen van vliegroutes?

Antwoord 12
De OVV is onafhankelijk en bepaalt zelf welke voorvallen hij onderzoekt.

Vraag 13
Kunt u de precieze onderzoeksvraag van het OVV-onderzoek naar de keuze voor de route aan de Kamer doen toekomen? Kunt u aangeven wie het OVV-onderzoek naar de vliegroute gelast heeft en wie wanneer de onderzoeksvraag heeft vastgesteld?

Antwoord 13
De OVV bepaalt behoudens de wettelijk verplichte onderzoeken zelfstandig welke voorvallen hij onderzoekt en wat daarbij de onderzoeksvraag is. De OVV heeft op 18 juli 2014 bekend gemaakt onderzoek te doen naar de besluitvorming rondom de vliegroute van vlucht MH17. Dit heeft de OVV op 25 juli 2014 nader toegelicht: «De OVV doet onderzoek naar de besluitvorming over vliegroutes en de risico-afweging die is gemaakt bij de keuze voor de vliegroute over Oost-Oekraïne. De OVV blikt daarbij niet alleen terug maar bekijkt ook het systeem in den brede met het doel lessen voor de toekomst te trekken».

Vraag 14
Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 14
Ja.